

„Mobilität in der Veränderung – Sichere Infrastruktur von morgen“



Bild: © peter-juelich.com unter <https://www.fr.de/frankfurt/>, Zugriff 19.06.2019

h_da
HOCHSCHULE
DARMSTADT

DIE H_DA IM ÜBERBLICK

2	4	8	4	9
STUDIENPLÄTZE	FAKULTÄTEN	LEHRSTÜHLE	UNIVERSITÄTEN	REKTORAT
12	70+	14.000	19%	
FAKULTÄTEN	LEHRSTÜHLE	LEHRSTÜHLE	LEHRSTÜHLE	
16.500	120	180	57	
STUDIENPLÄTZE	LEHRSTÜHLE	LEHRSTÜHLE	LEHRSTÜHLE	
60	350	800	2.600	
STUDIENPLÄTZE	LEHRSTÜHLE	LEHRSTÜHLE	LEHRSTÜHLE	

EUT+
EUROPEAN UNIVERSITY
OF TECHNOLOGY

TRANSFER & THIRD MISSION

FÜR DIE GESELLSCHAFT

LEHRE UND FORSCHUNG AN DER h_da HINTERLASSEN SPAREN IN DER GESELLSCHAFT. AN DER HOCHSCHULE ENTWICKELTE INNOVATIVE IDEEN BRINGEN DIE GEMEINSCHAFT, WIRTSCHAFT UND DIE UNTERNEHMEN IN DER REGION VORAN. MIT IHREM WISSEN FINDET DIE HOCHSCHULE LÖSUNGEN FÜR GESELLSCHAFTLICHE HERAUSFORDERUNGEN WIE ETWA DEN KLIMAWANDEL. ZWEI VON VIELEN BEISPIELEN: DER RADSCHNELLEWEG ZWISCHEN FRANKFURT UND DARMSTADT. IN DER BOOM-REGION RHEIN-MAIN ERGÄNZT ER DIE BESTEHENDE INFRASTRUKTUR AUF DER STARK FREQUENTIERTE PENDLERSTRECKE UM EINE BEQUEME, SICHERE UND EMISSIONSFREIE ALTERNATIVE.

INNOVATIVE IDEEN

Unterwegs auf dem Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt. Der Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen der h_da ist Treiber des ersten Projekts dieser Art in Hessen. Radelnde sind dort konsequent vom Autoverkehr getrennt. Die Idee macht Schule: Weitere Radschnellwege sind bereits in Planung.

MIT KI GEGEN FAKE NEWS

Fachleute aus der Informatik und der Informationswissenschaft der h_da entwickeln Methoden zur automatisierten Erkennung von Fake News und Hate Speech, mit Hilfe von Künstlicher Intelligenz.

Das Ziel: Kritische Beiträge finden, bewerten und gegebenenfalls melden. Damit setzt das Projekt mächtigen Bot-Netzwerken etwas entgegen – und leistet damit einen Beitrag zur Informationsfreiheit und zum Erhalt einer fairen Debattenkultur.

17

7. Symposium Verkehrssicherheit am 20.09.2022 – „Auf dem Weg zur Vision Zero – alle machen mit“

h_da
 HOCHSCHULE DARMSTADT
 UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fb bu
 FACHBEREICH BAU- UND
 UMWELTINGENIEURWESEN
 Kontakt:
 Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
 Haardtring 100
 D-64295 Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Schwerpunkt Verkehrswesen
 Tel +49 6151 16-38182 oder 38165
 mobilitaet.fb@h_da.de
 www.h_da.de



am 20.09.2022
Auf dem Weg zur Vision Zero - Alle helfen mit!
Teilnahme ist kostenfrei

Anmeldung unter:
<https://h-da.de/hochschule/symposium-verkehrssicherheit/>
 oder:


Kontakt:
 Hochschule Darmstadt
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
 Haardtring 100
 D-64295 Darmstadt
 Fachbereich Bau- und
 Umweltingenieurwesen
 Schwerpunkt Verkehrswesen
 Tel +49 6151 16-38182 oder 38165
 mobilitaet.fb@h_da.de
www.h-da.de

Programm

- 10.00 Uhr Grußworte**
 Prof. Dr.-Ing. Arnd Steinmetz., Präsident
Präsident Hochschule Darmstadt (h_da)
 Michael Kolmer
Dezernent der Wissenschaftsstadt Darmstadt
- 10.30 Uhr Auf dem Weg zur Vision Zero - Alle helfen mit!**
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann *h_da*
 Prof. Dipl.-Ing. Gerd Riegelhuth
h_da und Autobahn GmbH des Bundes
- 10.40 Uhr Neue Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit**
 Dr. Rupert Pfeiffer
*Abteilungsleiter Betrieb und Verkehr
 Hessen Mobil*
- 11.00 Uhr Entwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hessen**
 Polizeidirektorin Mona Mai,
Landespolizeipräsidium 13 - Verkehr
 Ulf Mielinger
*Sachgebietsleiter 24 - Verkehrssicherheit
 und Mobilität - HöMS*
- 11.30 Uhr Kaffeepause**
- 11.45 Uhr Verkehrserziehung an Schulen**
 Ulrich Striegel
Hessisches Kultusministerium
- 12.10 Uhr Unterstützung der Kommunen für eine attraktive Nahmobilität durch das Land Hessen**
 Dr.-Ing. Klaus Dapp
*Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
 Energie, Verkehr und Wohnen,
 Referatsleiter V 3 – Nahmobilität*
- 12.35 Uhr Planungs-Check Nahmobilität**
 Stefan Burger *Referat V3 – Nahmobilität*
 M.Eng. Laura Kehrer *h_da*
- 13.00 Uhr Mittagspause**
- 13.30 Uhr Ziel- und Schwerpunktsetzungen für den Fußverkehr**
 Katalin Saary *Fuss e.V.*
- 13.55 Uhr Sichere Kreuzung für Alle!**
 Peter Rossteutscher, Katharina Metzker
*Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt
 Darmstadt*
 Prof. Dr.-Ing. Axel Wolfermann *h_da*
- 14.20 Uhr Kaffeepause**
- 14.35 Uhr Zielorientierte Verkehrssicherheitsarbeit - Fahrradstaffeln**
 Polizeihauptkommissar
 Dominic McCormack
Polizeipräsidium Frankfurt am Main
- 15.00 Uhr Bürgerschaftliches Engagement am Beispiel des Blogs „Darmstadt fährt Rad“**
 Timm Schwendy
- 15.25 Uhr Aus- und Weiterbildung in der Verkehrssicherheitsarbeit an der h_da**
 Dipl.-Ing. Mark-Simon Krause *h_da*
- 15.45 Uhr Zusammenfassung und Ausblick**
 Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl
- 16.00 Uhr Ende**



Herausforderungen Mobilität

Aktuelle Herausforderungen erlauben für eine erfolgreiche und notwendige Verkehrswende kein Denken in Jahrzehnten



Wachstum
Städte / Regionen

Zunahme
der Mobilität

unzureichende
Verkehrsnetze

Stau und
Verspätung

Klimaschutz und
Umweltschutz

2022

Krieg durch Russland in der Ukraine

2021/ 2022

Was verändert die COVID19-Pandemie?

Juni 2021

Europäischer Gerichtshof verurteilt Deutschland wegen Überschreitung der NO₂-Grenzwerte in den Städten über Jahre (2010 bis 2016)

Mai 2021

verschärftes Klimaschutzgesetz für Deutschland

Dezember 2020

EU einigt sich auf mehr Klimaschutz: 55 Prozent Einsparung bei CO₂ bis 2030

Klimaschutz und Umweltschutz – Gesellschaft fordert Veränderung



Quelle: Frankfurter Rundschau 19.06.2019

Die Straße am Hauptbahnhof, Frankfurts fahrradfreundlichstem Ort, wird umgefaßt.

Zeitenwende beim Radfahren

Die Koalition im Römer einigt sich auf die Förderung des Radverkehrs.

WANDEL IN HESSEN
Wiesbaden und Rüsselsheim rufen „Klimanotstand“ aus

AKTUALISIERT AM 28.06.2019 - 13:18



Quelle: www.faz.net, Zugriff: 30.11.20

Foto: Guido Schiek, echo-online.de, 10.03.2021



Quelle: echo-online.de, 27.01.2020



MONTAG 17 UHR KASINO-STRASSE

Fahrraddemo Pop-Up Radwege

A cyclist is riding on a road that has been closed to traffic with orange traffic cones. A white car is visible in the background.

Kommunen gemeinsam offensiv für Veränderungen ...

**540
30** Lebenswerte Städte und Gemeinden

Die Initiative Forderungen Schon dabei Mitmachen News Weitere Infos/Links FAQ [Online-Konferenz](#)

Weit über 200 Teilnehmer bei erster Online-Konferenz der Initiative am 22.6.

[Videoaufzeichnung der Konferenz](#), (via Youtube Kanal der Stadt Aachen)

Am 22. Juni fand die erste Online-Konferenz der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ statt. Im Mittelpunkt stand der Austausch der Gründerinnen und Gründer der Initiative mit 127 Beiräten, Kommissarinnen und Kommissaren aus dem gesamten Bundesgebiet. Pressevertreterinnen und -vertreterinnen sowie Interessierte nahmen ebenfalls an der Konferenz teil. Die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Umsetzung der Forderungen der starken Gemeinschaft sorgten für vielfältigen, zielgerichteten Input. Eine ganze Reihe von Anregungen und Vorschlägen wurden im Rahmen der Konferenz ausgesprochen praxisorientierten Veranstaltung ab.

[Aufzeichnung der Online-Konferenz](#), (via Youtube Kanal der Stadt Aachen)

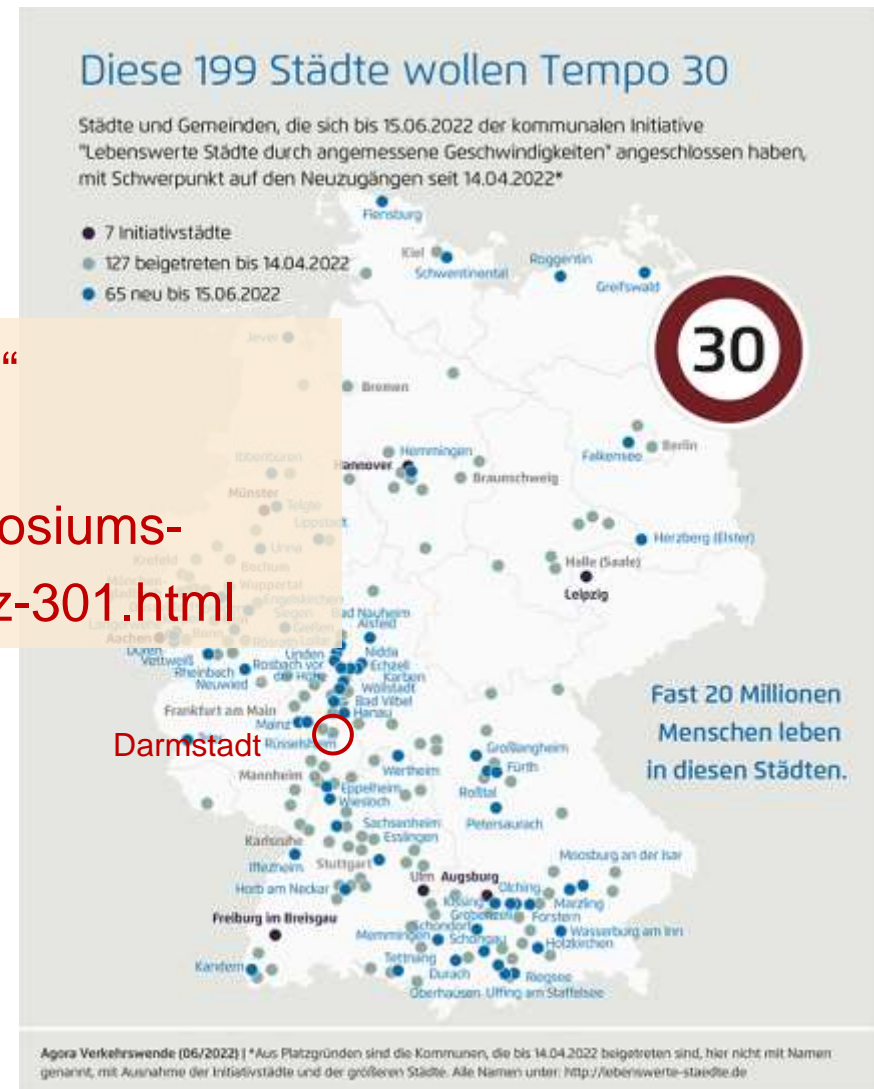
FGSV-Tagung „Angemessene Geschwindigkeiten“ vom 04.08.2022 - Ergebnispapier ist online:
<https://www.fgsv.de/news-1/ergebnisse-des-symposiums-angemessene-geschwindigkeiten-im-strassennetz-301.html>



„Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ engagieren sich bereits

272

Städte und Gemeinden für mehr **Entscheidungsfreiheit** bei der Anordnung von Tempolimits



Quelle: <http://lebenswerte-staedte.de/online-konferenz.html>, Zugriff 07.09.2022

Innovationen sind nicht aufzuhalten ...



Bild: Xoio, unter www.nationalgeographic.de/thumbnails/gallery/66/27/02/wie-wir-morgen-fahren-werden-22766.jpg

Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts – Pilotprojekt in BW

Auf rund 40 Pilotstrecken werden verschiedene Varianten von Radschutzstreifen außerorts untersucht.



Hintergründe des Tests

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) untersucht, wie Schutzstreifen innerorts und außerorts ausgestaltet sein müssen, damit Radfahrende sicher geführt werden.

Im Fokus der Untersuchungen innerorts stehen beidseitige Schutzstreifen auf Straßen mit schmaler Kernfahrbahn. Statt der bislang üblichen schmalen Schutzstreifen sollen im Modellprojekt die Schutzstreifen für Fahrräder breiter markiert und das Verkehrsverhalten untersucht werden. Auch der Einsatz von einseitigen Schutzstreifen auf Abschnitten mit Steigungen wird untersucht. Bergauf fahrende Radfahrer genießen mit dem neuen Schutzstreifen so einen besonderen Schutz.

Außerorts sind Schutzstreifen bislang nicht zulässig.

Hier werden die Einsatzbereiche zur Markierung ein- oder beidseitiger Schutzstreifen in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und Struktur der Straße, den topografischen Verhältnissen und den gegebenen Straßenbreiten untersucht und bewertet. Gefördert werden die Modellprojekte vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg über einen Zeitraum von drei Jahren. Sichtbar wurden sie auf den Straßen in Baden-Württemberg ab Frühjahr 2020. Rund 30 Kommunen sind beteiligt. Bereits ab 2021 sollen die Modellvorhaben ausgewertet werden.



Bilder: Beginn des Schutzstreifens am Ortsausgang Sandweier Richtung Baden-Oos und Ende des Schutzstreifens auf Höhe Wilhelm-Drapp-Straße in Baden-Oos
© Klaus Mutterer, unter <https://baden-baden.adfc.de/>, Zugriff 26.07.2022

K29 zwischen Lollar und Staufenberg – erste Fahrradstraße Hessens außerhalb geschlossener Ortschaften

11.07.2022

Eine Fahrradstraße verbindet seit Mitte Mai die beiden Ortschaften Lollar und Staufenberg im Norden des Landkreises Gießen. Als Verkehrsversuch mit einer Laufzeit von sechs Monaten haben Radfahrer auf der Kreisstraße 29 zwischen den beiden Kommunen Vorrang vor motorisierten Fahrzeugen und dürfen sogar nebeneinander fahren. PKW, Motorräder und landwirtschaftliche Fahrzeuge sind dort im Prinzip nur Gäste, dürfen Radfahrer wegen des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes (außerorts zwei Meter) nicht überholen.

Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite (etwa 4,10 Meter), der zum Teil engen und unübersichtlichen Geschwindigkeiten kam es immer wieder zu gefährlichen Situationen oder zu vermeidbaren Verkehrsunfällen. Die Kreisstraße schon seit mehreren Jahren im Fokus der Behörden. Während der Krötenwanderungen im Frühjahr wurde die Straße regelmäßig längerfristig gesperrt. Aus der daraus resultierenden Beliebtheit der Strecke entstand im Sommer 2022 die Idee einer Fahrradstraße. In nur zwei Monaten und im Austausch mit den Gemeinden konnte die Fahrradstraße gegeben werden. Etwa sechs Wochen lang kontrollierten Beamte des Regionalen Ordnungspolizisten der beiden Kommunen Verkehrsteilnehmer auf der Strecke und klärten über die neuen Regeln. Den Abschluss dieser Maßnahmen endete am Freitag 01. Juli mit einem Präventionsnachmittag. Vertreter beider Kommunen und des regionalen Verkehrsdienstes führten fast 50 Gespräche mit unterschiedlich eingeladenen Medienvertretern durch und wiesen darauf hin, dass bei zukünftigen Verkehrskontrollen streng geahndet werden.

Folgende Regeln sind auf der Fahrradstraße K29 zu beachten:

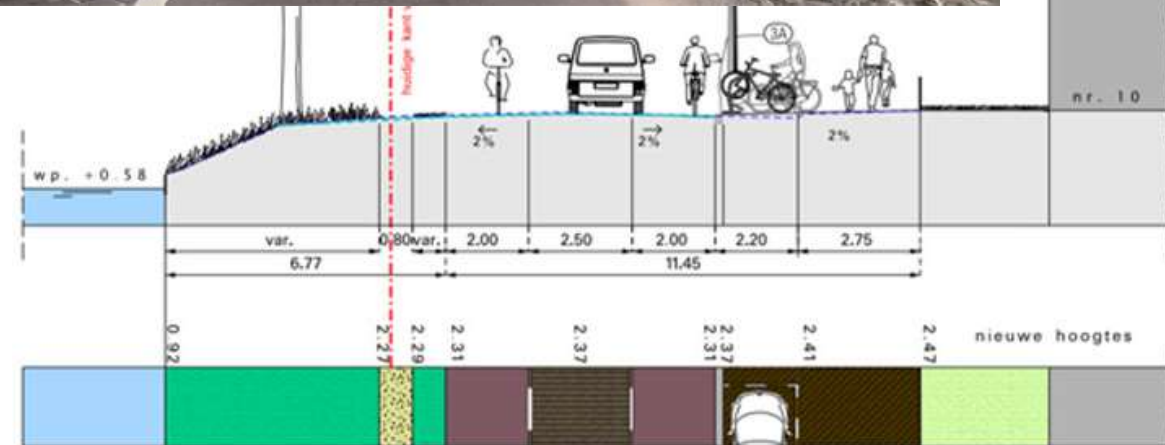
- 1: Fahrradfahrer haben Vorrang und dürfen nicht überholt werden
- 2: Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren
- 3: PKW's und Motorräder sind zugelassene Gäste, dürfen eine Maximalgeschwindigkeit von 30 KM/h jedoch nicht überschreiten
- 4: Landwirtschaftliche Anliegen sind ebenfalls zugelassen



Quelle: <https://www.polizei.hessen.de/>, Zugriff 17.07.2022

Neue Aufteilung Straßenräume – Beispiel Utrecht (Niederlande)

From main road to attractive people's space (November 2018)



Quelle: <https://bicycledutch.wordpress.com/2018/12/04/from-main-road-to-attractive-peoples-space/> Zugriff: 28.04.2022

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=UdJoSPpWoK8>, Zugriff 28.04.2022

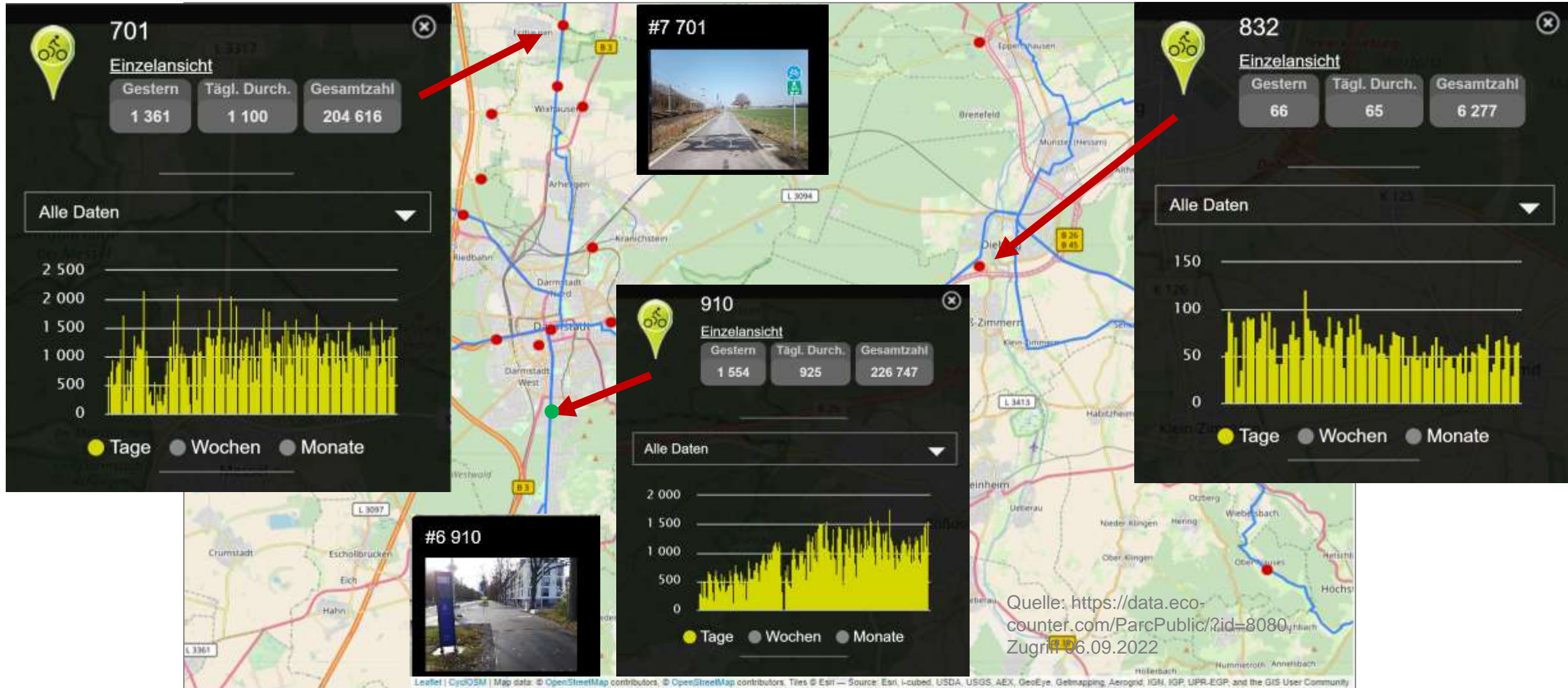
Fahrradzählstellen in Hessen – Startphase 2022



Quelle: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080>, Zugriff 06.09.2022

Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen

Quelle: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080>, Zugriff 06.09.2022



Quelle: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=8080>
Zugriff 06.09.2022

Karte: https://raddaten-hessen.de/map_public.html, Zugriff 07.06.2022

Fahrradzählstellen in Hessen – Einzelansicht Hafen Offenbach



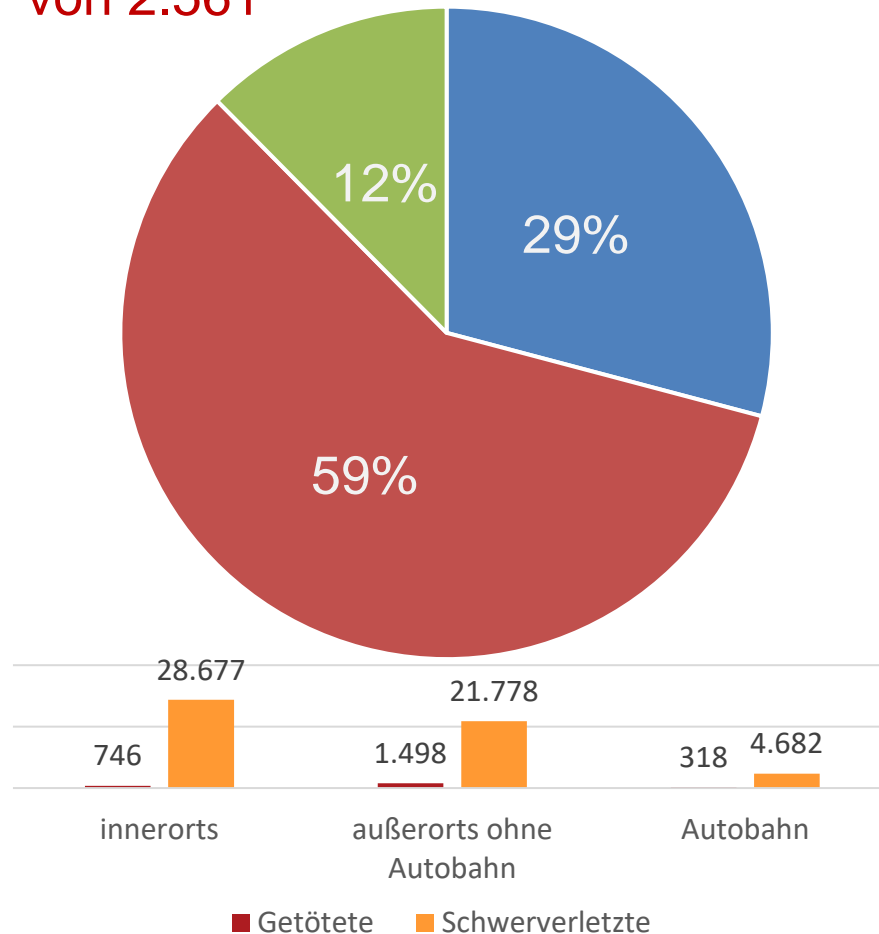


Entwicklung Verkehrssicherheitsprogramme und Regelwerke

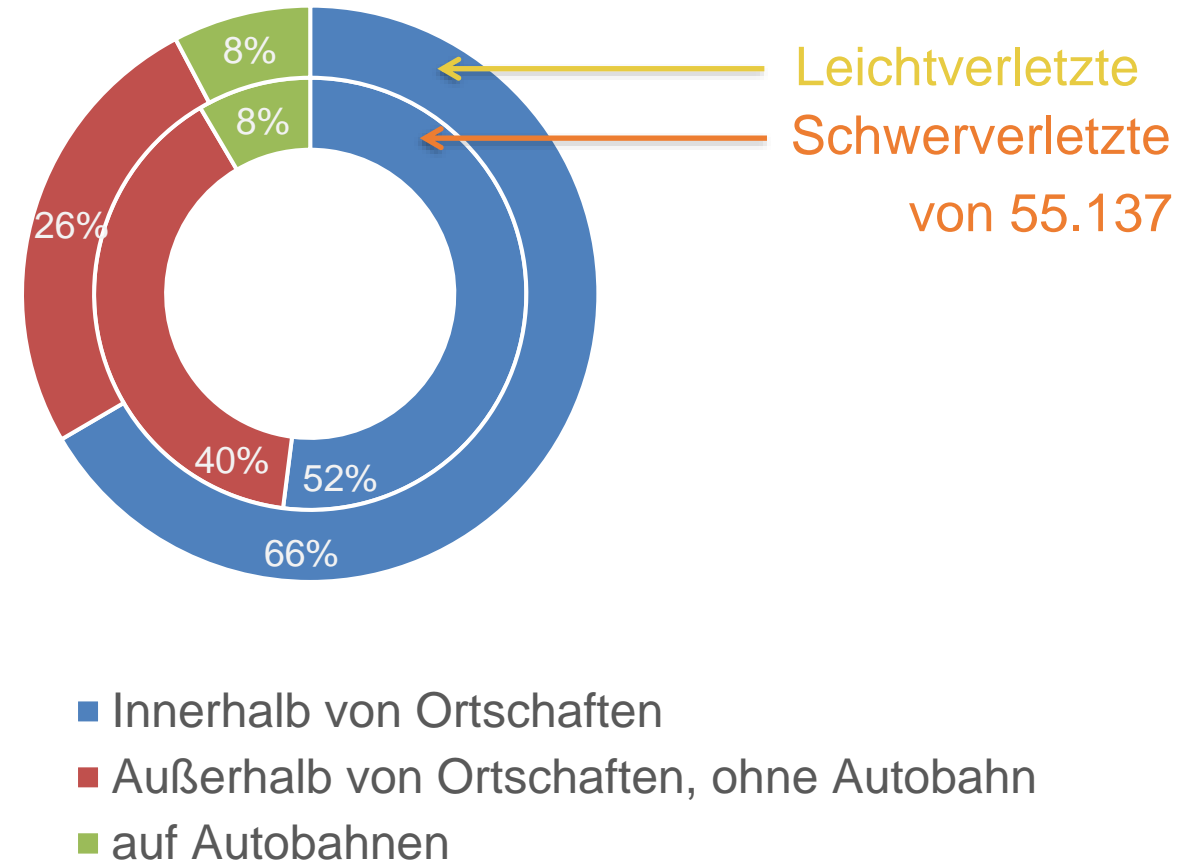
Verletzungsschwere nach Ortslage

Getötete nach Ortslage 2021

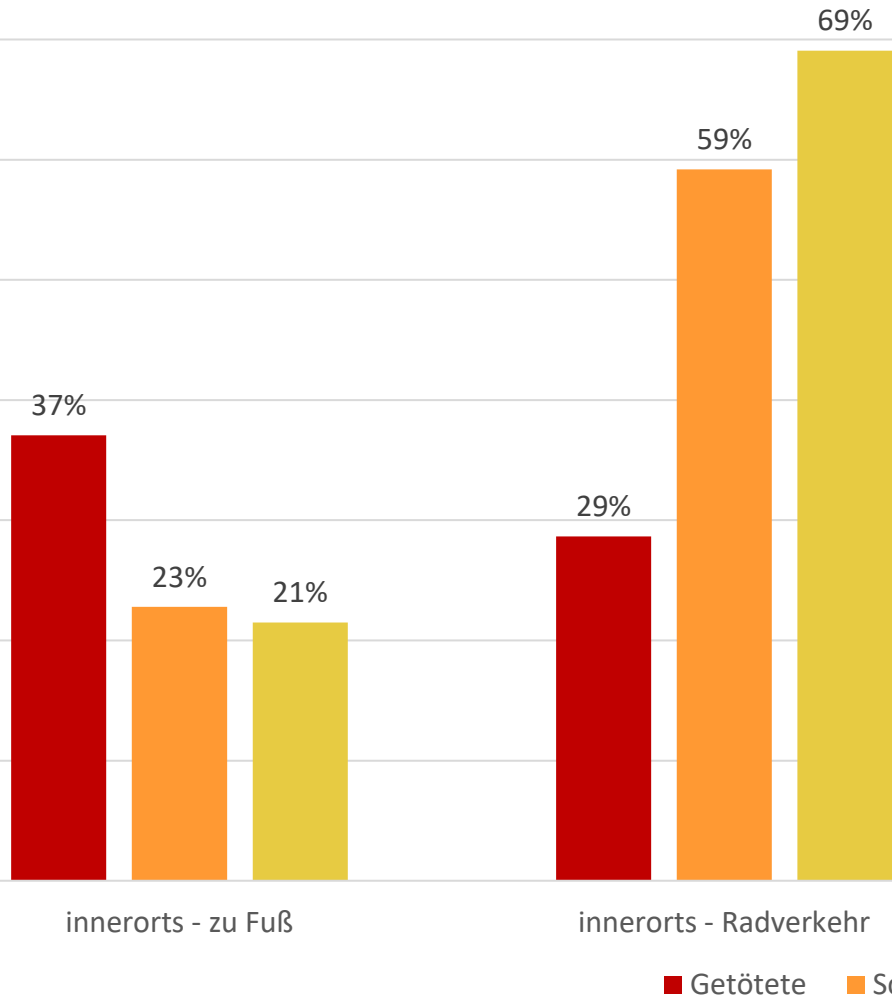
von 2.561



Verletzte nach Ortslage 2021



Verunglückte im Fuß- und Radverkehr nach Ortslage 2021 (%)



	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
innerorts - zu Fuß	264	4.701	20.303
innerorts - Radverkehr	204	12.212	65.225
außerorts - zu Fuß	65	391	1.093
außerorts - Radverkehr	179	3.322	7.814
Summe zu Fuß/Rad	712	20.626	94.435
alle Personenschäden	2.562	55.137	267.992

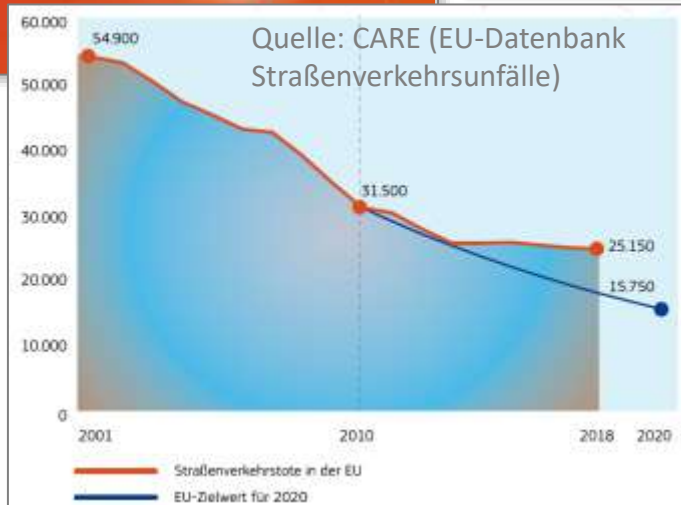
Quelle: Statistisches Bundesamt Deutschland, Reihe 8, www.destatis.de, Zugriff 05.09.2022

Verkehrssicherheit – Interaktiver Unfallatlas seit 2016 (Destatis)



<https://unfallatlas.statistikportal.de/>, Stand 06.07.2022

Verkehrssicherheitsprogramme 2030



Safe-System-Ansatz

Ziele und Leistungskontrolle

Gemeinsame Verantwortung

Schwerpunkte:

- Infrastruktur: sichere Straßen und Gehwege
- sichere Fahrzeuge
- sichere Straßennutzung
 - sichere Geschwindigkeit
 - Fahren im nüchternen Zustand
 - Vermeiden von Ablenkungen beim Fahren
- Nutzung Sicherheitsgurte, Schutzausrüstung etc.
- neue Mobilitätsformen und demografischer Wandel
- schnelle und wirksame Notfalleinsätze

Straßenverkehrsordnung (StVO 2021)

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. **Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.** Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

zu § 1 Grundregeln (Ziffer I, Rdnr. 1)

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. **Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Ziffer I.2, Rdnr. 5)

Veränderungen in der StVO 2021 – Änderungsbedarf Regelwerke

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

§ 2 wird wie folgt geändert:

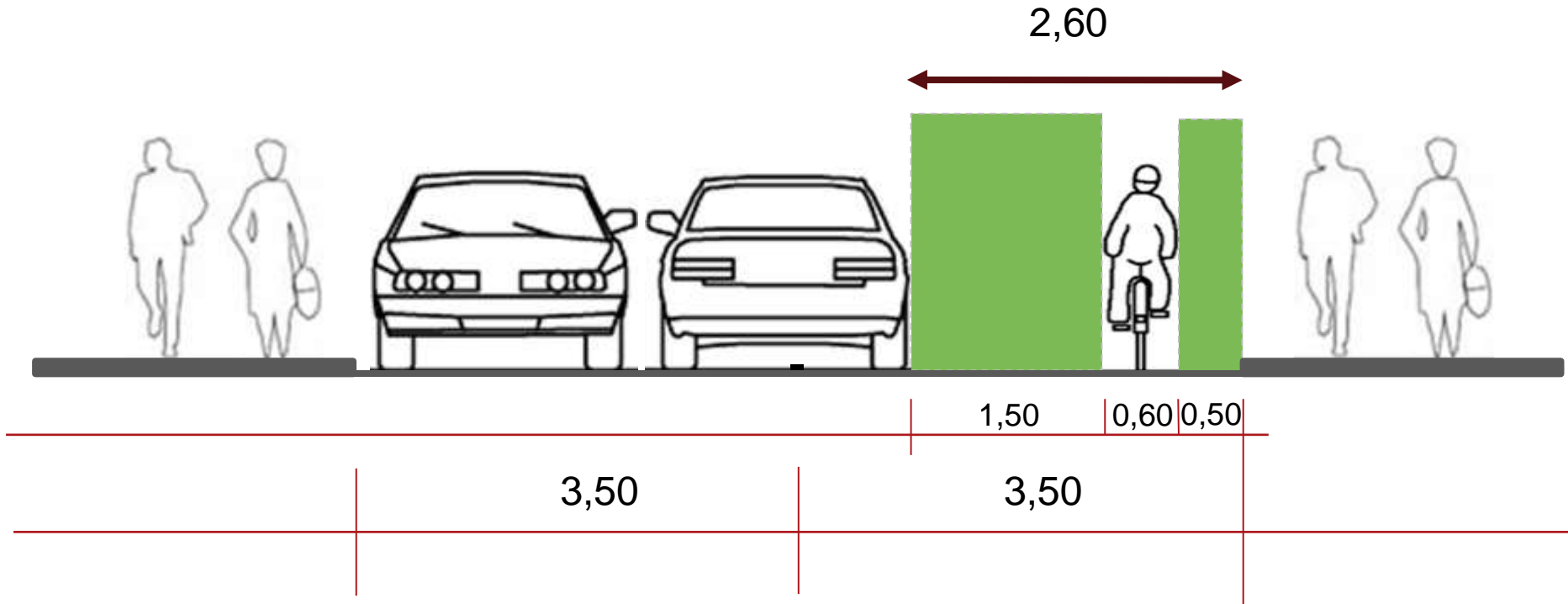
a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(4) **Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden**, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“

§ 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„**Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand** zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand **innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m**.“

So viel Platz gehört Radfahrenden !

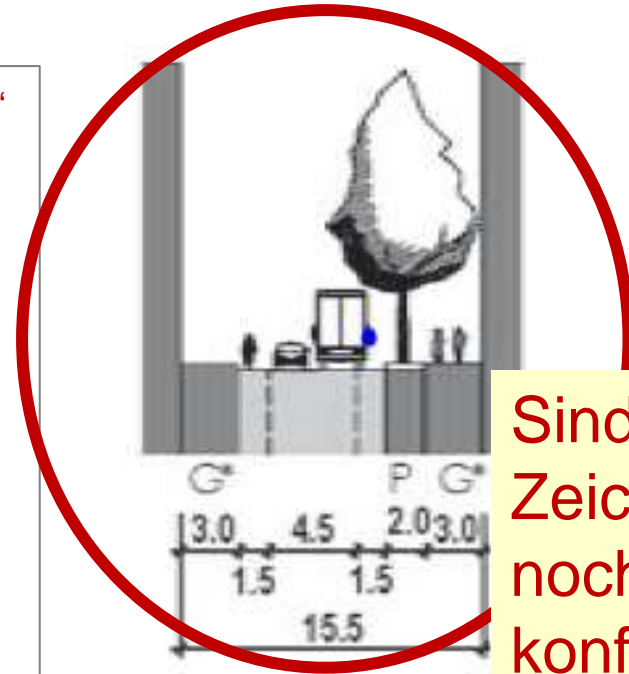
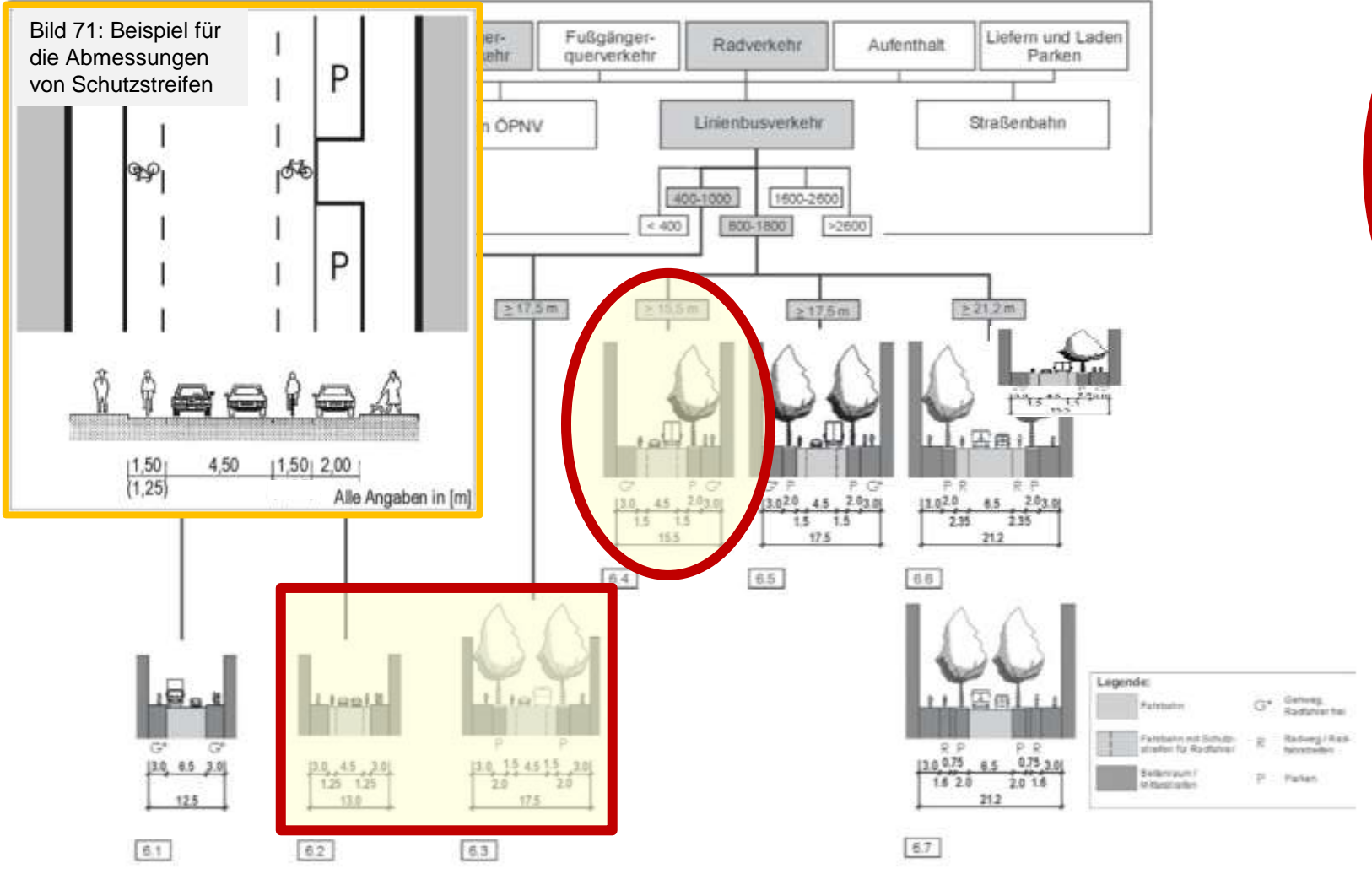


Grafikelemente: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt, FGSV 2006

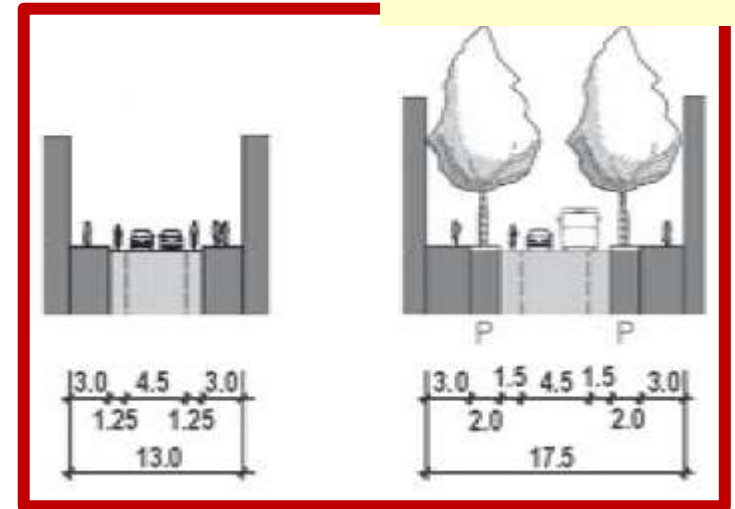
Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit , zum AA39 der FGSV am 21.03.2019

RASt 06 – Radverkehrsinfrastruktur

RASt06, Bild 37: Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfsituation „Örtliche Einfahrtsstraße“



Sind diese Zeichnungen noch StVO-konform?



Neue Aufteilung Straßenräume – Beispiel Niederlande

Innerorts kombiniert mit 30 km/h



außerorts kombiniert mit 60 km/h



Bild: Ortsdurchfahrt Kamperland, Niederlande, Province Zeeland,
24.08.2022

Materialien unter <https://www.nahmobil-hessen.de/downloads/>

Qualitätsstandards und Musterlösungen


ANLAGE 10 – MUSTERZEICHNUNGEN FÜR BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM UND DER EINSATZ VON TAKTILEN ELEMENTEN IM FUSS- UND RADVERKEHR

Aktuelle Ergänzungen und Hinweise werden unter: www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/ bereitgestellt.
z.B.: Anlage 10 – Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr

Stand 08.09.2022

Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr – Regelwerke


Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement



RSA 21

Richtlinien
für die verkehrsrechtliche Sicherung
von Arbeitsstellen an Straßen

Ausgabe 2021



Handlungshilfe

für das Zusammenwirken von
ASR A5.2 und RSA

bei der Planung von Straßenbaustellen
im Grenzbereich zum Straßenverkehr

Teil A:
Grundlagen und Vorbemerkungen

Teil B:
Maßnahmen und Beispiele

ENTWURF
(Stand: Juni 2019)



Fuß- und Radverkehrsführung
an Arbeitsstellen


Darmstadt

2016



Leitfaden Baustellen

Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich
mit Vollzugsempfehlungen



2016



Leitfaden Baustellen

Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich
mit Vollzugsempfehlungen

Eine Fachpublikation der
Arbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Baden-Württemberg (AGVW) e. V.



2017

Arbeitsstelle – eingerichtet im Juli 2021 (Bild April 2022)



nicht mehr erlaubt

Grundschule 400 Schüler:innen
Gesamtschule (5. bis 10. Klasse: 1.000 Schüler:innen)

Luftbild: www.google.de/

Beurteilungsgrundlage – RSAS 2019

Ist eine sichere Benutzung der Verkehrsanlage für alle relevanten Verkehrsteilnehmergruppen möglich?

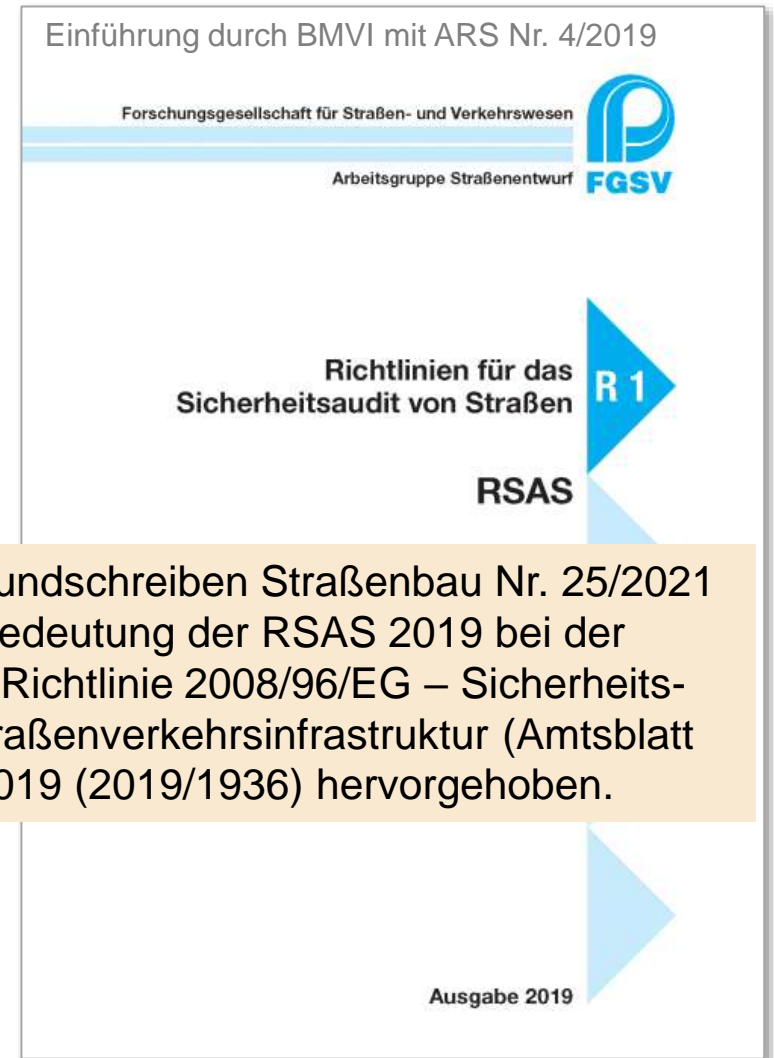
Wird die Verkehrsanlage regelkonform genutzt?

Ist die optimale Gestaltung gewählt oder lassen Erkenntnisse über die Verkehrssicherheit und Straßengestaltung eine andere Entwurfsausbildung sinnvoll erscheinen?

Auditor:innenteam

Gesetze, Regelwerke, Verordnungen, neuere Erkenntnisse...

Anhang: Kriterien für die Auditierung von Außerortsstraßen und Kriterien für die Auditierung von Innerortsstraßen



Über das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021 des BMDV wurde die Bedeutung der RSAS 2019 bei der Fortschreibung der EU-Richtlinie 2008/96/EG – Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (Amtsblatt der EU im November 2019 (2019/1936) hervorgehoben.



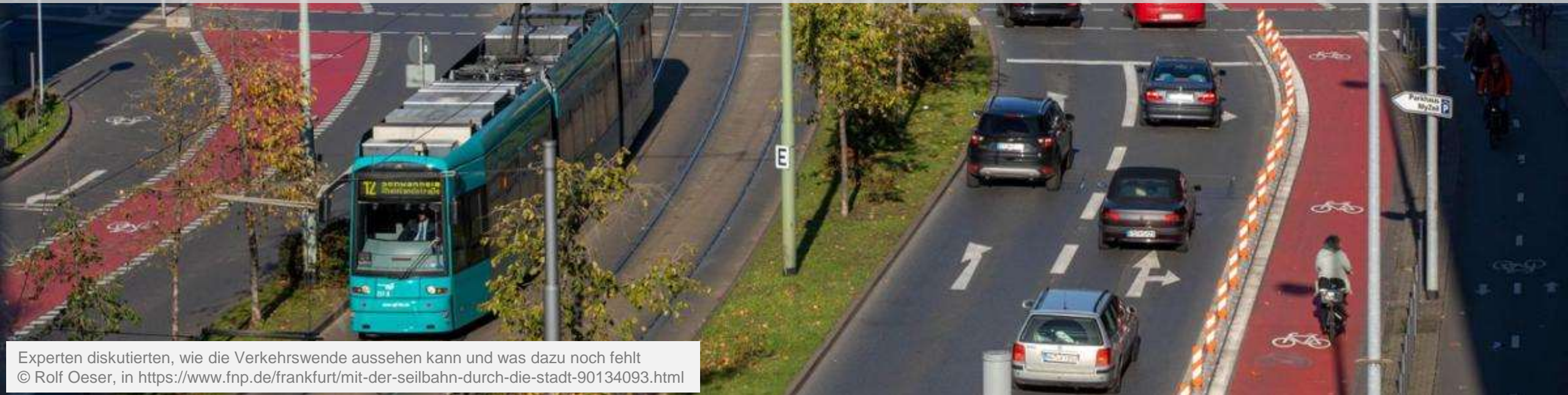
Leitgedanken und Handlungsansätze

Leitgedanken und Handlungsansätze

- Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern
- Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen
- Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern
- Vor Abbiegern schützen und Abbiegen sichern
- Ausreichende Kapazität für alle
- Sicherheit braucht Sichtbarkeit – Sichtbarkeit braucht Platz
- Stadtverträgliche Geschwindigkeit
- Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel

Foto Guido Schiek, Wo es in Darmstadt am häufigsten kracht (echo-online.de), 14.05.2020

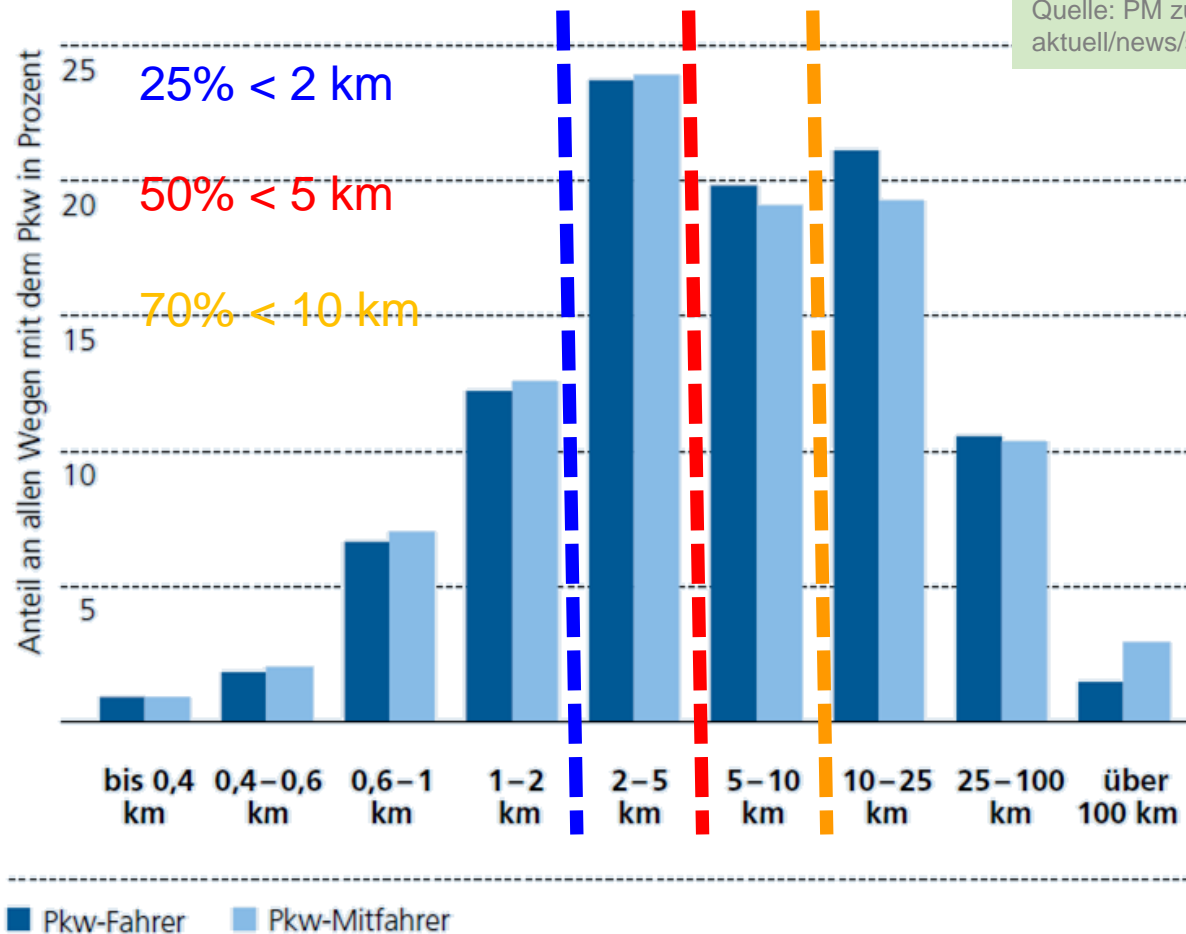
Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern



Experten diskutierten, wie die Verkehrswende aussehen kann und was dazu noch fehlt
© Rolf Oeser, in <https://www.fnp.de/frankfurt/mit-der-seilbahn-durch-die-stadt-90134093.html>

Ansätze liegen im nahen und persönlichen Lebensumfeld

Wegelängen im Pkw-Verkehr

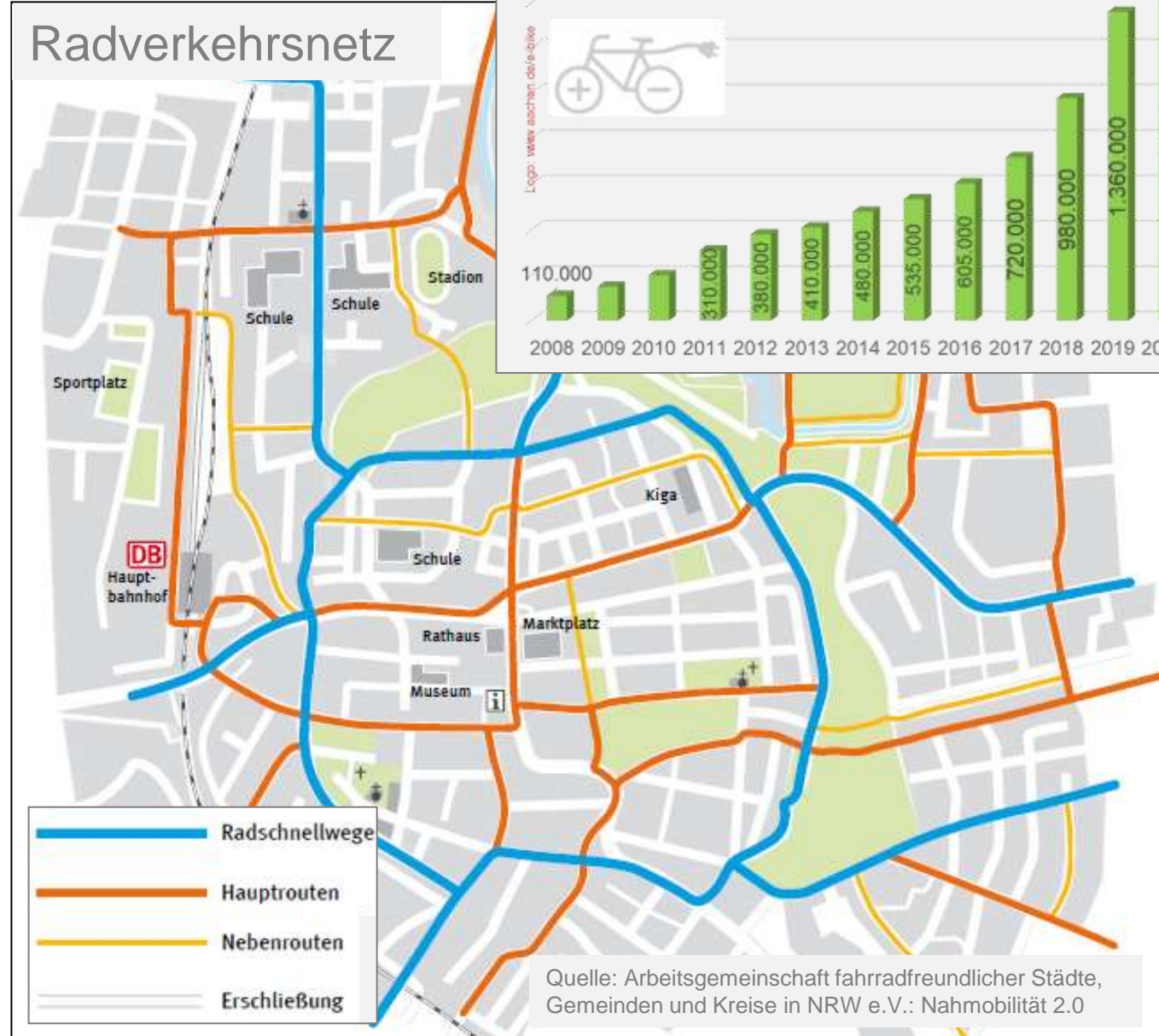


Mit 28% ist das Auto das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel für Wege zwischen 1 und 3km (2013: 34%) in Darmstadt.

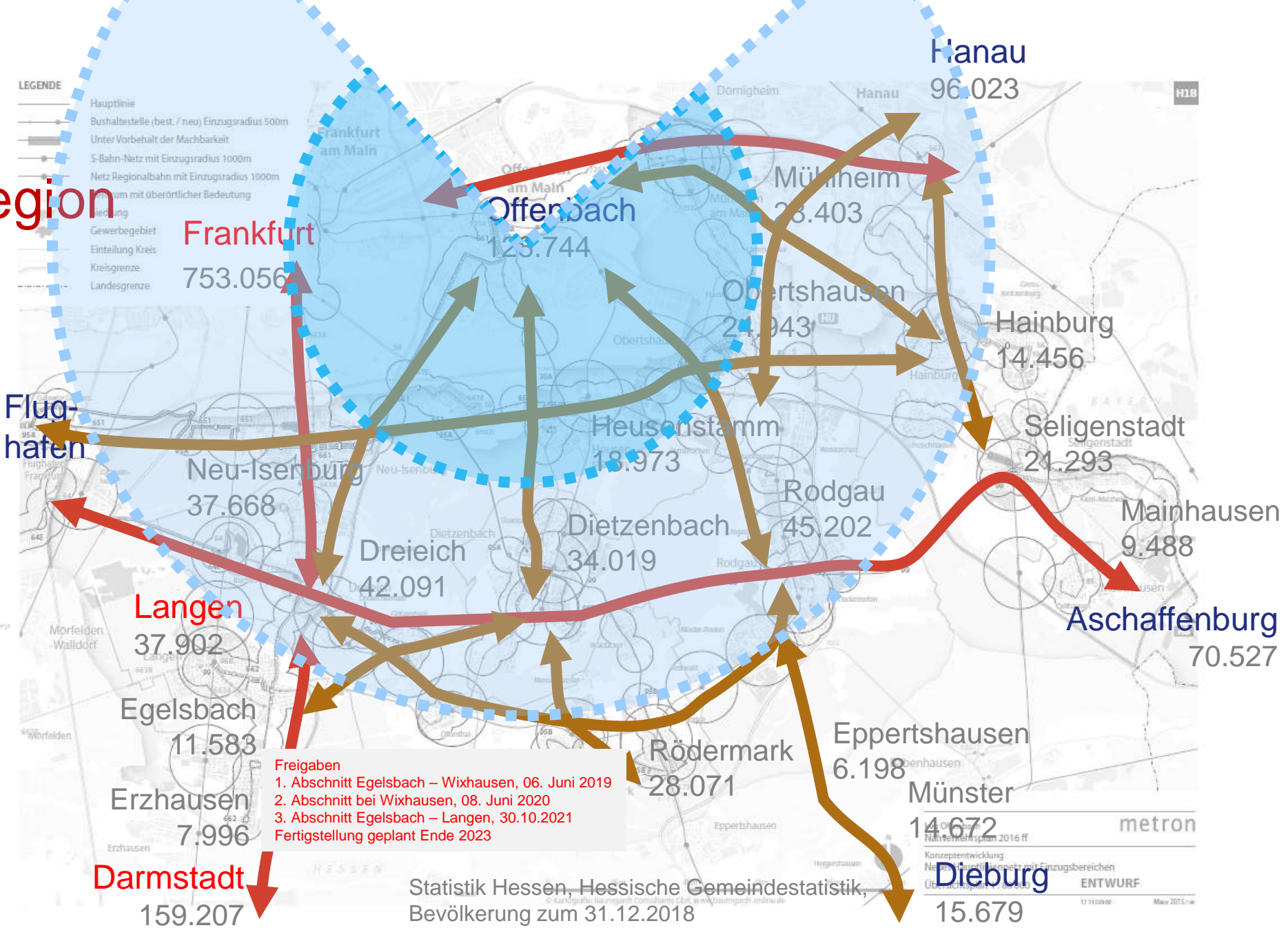
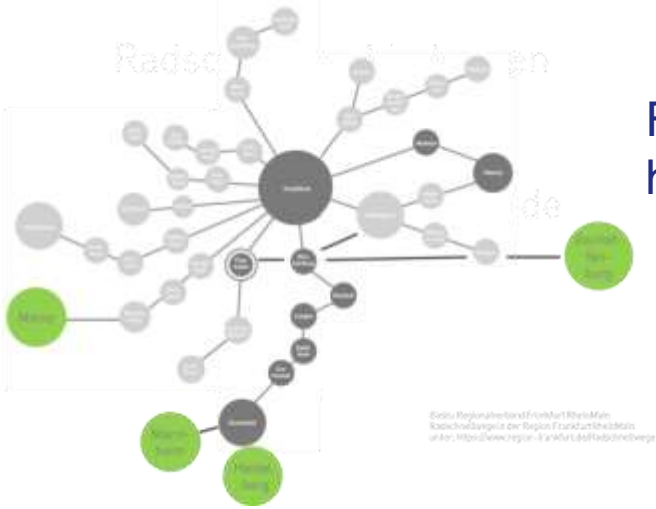
Quelle: PM zur SrV 2018 vom 07.02.2020 unter: <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/studie-der-tu-dresden-belegt-steigenden-anteil-des-radverkehrs-in-darmstadt>



Netze für Fuß- und Radverkehr weiterentwickeln



Rad-Hauptnetz im Alltag in die angrenzende Region



Radverkehrsinfrastruktur für den Alltag regional – Offenbach

Fahrrad-Achsen Stadt Offenbach
 gefördert über Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“
 (Projektzeitraum 2018 bis 2021)

Ein neuer Weg für 2000 Radfahrer täglich

OFFENBACH/NEU-ISENBURG Spendlinger Landstraße soll versuchsweise Fahrradspur erhalten / Routenänderung bis 2019

VON ANNETTE SCHLEIB

Ordnungshütergeleit und polizeiliche Absperrung bei der Überquerung der Spendlinger Landstraße – so sicher kommt man als Radfahrer normalerweise nicht von Offenbach nach Neu-Isenburg. Die rund 50-köpfige Gruppe aus Behördenvertretern, die sich am Montagvormittag auf den Sattel schwang, erlebte trotzdem hautnah, was es heißt, mit dem Fahrrad in die Nachbarschaft unterwegs zu sein: Die Gefahr lauert quasi überall.



Quelle: die Lösung für die Spendlinger Landstraße gesucht.

FINANZIERUNG

4,5 Millionen Euro erhält die Stadt Offenbach aus Klimaschutzmitteln des Bundes, um Fahrradrouten entstehen zu lassen. 1,5 Millionen Euro muss die Stadt selbst beisteuern.

80.000 Euro an Fördergeldern fließen für die Verbesserung der Radwegverbindung an die Stadt Neu-Isenburg, der städtische Eigenanteil liegt dort bei 24.000 Euro.

kreiselt rechts in den Wäldern abbiegen. Die Stadt Offenbach müsste den Weg noch asphaltieren, was „sofort gemacht werden kann, weil die Gelder da sind“, so Lemke. So wäre die lebensgefährliche Fahrt durch den Kreisweg nicht mehr nötig, den Radler laut Follmann bisher eigentlich nehmen müssen, um verkehrssicherlich richtig zu fahren.

Im weiteren Verlauf soll die A3 auf dem Mehrzweckstreifen überquert werden, bevor man auf Neu-Isenburger Gemarkung zum „Nadelohr für den Radverkehr in der Region“ kommt. Radwege führen von hier in alle Richtungen: nach Dietzenbach, Dreieich und Neu-Isenburg. Der Radfahrer muss hier ein bisschen vorsichtiger sein, um auf dem Asphalt zu bleiben. In Neu-Isenburg sind die Radwege dann einfach wieder zu fahren.

Als Zeithorizont für die Realisierung der Radroute wurde 2019 genannt. „Wir sind frohen Mutes, es wird das schaffen“, so Lemke.

Quelle: Frankfurter Rundschau, 16.10.2018

Eröffnung 20. Mai 2022



Anbindung an die Raddirektverbindung FA-DA

Auffällig

Sicher zwischen zwei Kommunen

Radverbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg ist eröffnet

Fahrrad-Achsen bis in die Nachbarn

Von Martin Kuhn

OFFENBACH • Stau, Stau, Stau. Der Verkehrskollaps schlägt sich täglich in Verkehrsnachrichten nieder. Längst ist klar, dass die Mobilität in Ballungsräumen neu organisiert werden muss. In Offenbach könnten Fahrradstraßen eine Möglichkeit sein. Sechs solcher Achsen wurde auf Initiative des ADFC erarbeitet. Ein entsprechender Beitrag zu einem Bundeswettbewerb ist auf dem Weg nach Berlin. Eine (positive) Antwort erwartet man im Herbst.

Es ist etwas visionär, was den Initiatoren da für Offenbach vorschwebt. Eine aktuelle Projektskizze der Stadtplanung zur Fördermaßnahme des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ sieht vor, sechs Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa neun Kilometern einzurichten. Diese Fahrradstraßen stehen nicht allein, sondern sind in Radtrassen eingebunden und stellen somit qualitativ hochwertige Verbindungen in umliegende Gemeinden sicher. Für die Initiatoren des ADFC

ist sich ADFC-Vorstand Wolfgang Christian sicher.

Sechs Abschnitte, neun Kilometer

Dazu hat man Kontakt mit Obertshausen und Neu-Isenburg aufgenommen. Offenbach ist prädestiniert für eine „sinnhafte Vernetzung durch Fahrradstraßen“, meinen die

Quelle: Offenbach Post vom 24.05.2022

Quelle: Offenbach Post vom 30.05.2017

Radschnellverbindung Darmstadt – Frankfurt

Idee:

2 Masterarbeiten im FB BU
(Philipp Konrad/ Tobias Marquard), 2013/ 2014
mehrere Seminare im Verkehrswesen

Realisierung:

1. Abschnitt Egelsbach – Wixhausen, 06. Juni 2019
2. Abschnitt bei Wixhausen, 08. Juni 2020
3. Abschnitt bis Langen, 30. Oktober 2021
4. Abschnitt Wixhausen – Darmstadt, Herbst 2022



durchgängiges
Befahren 2023



Beleuchtung macht Querungsstellen auch außerorts sichtbar

Quelle: Dreieich-Zeitung vom 05.03.2021

Warmweißes Licht erhellt die Mittelinsel

Kreisstraße 174: Mehr Sicherheit an Querung – Pilotprojekt soll „Leuchtzukunft“ aufzeigen



2021

KREIS OFFENBACH (iml). Der Kreis entschlüsselt sukzessive die im „LebBik Mobilität“ genannten Gefahrenpunkte. An einer der häufigsten genutzten Querungsstellen, die im April 2020 in Dietzenbach und Rodgau (Kreis Offenbach) eingerichtet wurden, ist besonders die Beleuchtung im Vordergrund. Damit können Radfahrer und Fußgänger auch bei Dunkelheit sicher über die Straße kommen.

„Der Schutz der Verkehrsteilnehmer ist an dieser Mittelinsel besonders wichtig, da hier viele Fahrzeuge unterwegs sind und sich der Radlernweg R4 des Landes Hessen sowie die stark frequentierte Ost-West-Verbindung kreuzen. Die Beleuchtung an der Querungshilfe ist eine gute Investition in die Zukunft, denn an dieser Stelle soll eines Tages auch der Radschnellweg R9 zwischen Seligenstadt, Dietzenbach, Dreieich, Neu-Isenburg und dem Flughafen verlaufen.“

Masten mit Photovoltaikmodulen: So präsentiert sich die neue Lichtanlage an der Schnittstelle von Radlernweg und Kreisquerverbindung zwischen Dietzenbach und Rodgau. Radfahrer und Fußgänger steuern das Lampen-Ensemble mit ihren Bewegungen wie von Geisterhand.

Foto: Markus Jordan



auch bei Fahrradstraßen Mut zu offensiven Ansätzen

ausgezeichnet mit
Deutscher Fahrradpreis 2021
in der Kategorie Infrastruktur
(2. Platz)



Quelle: https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/wp-content/uploads/2021/03/DFP_Jurymappe2021_FahrradstrassenMuenster.pdf,
Zugriff: 17.05.2021

Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen

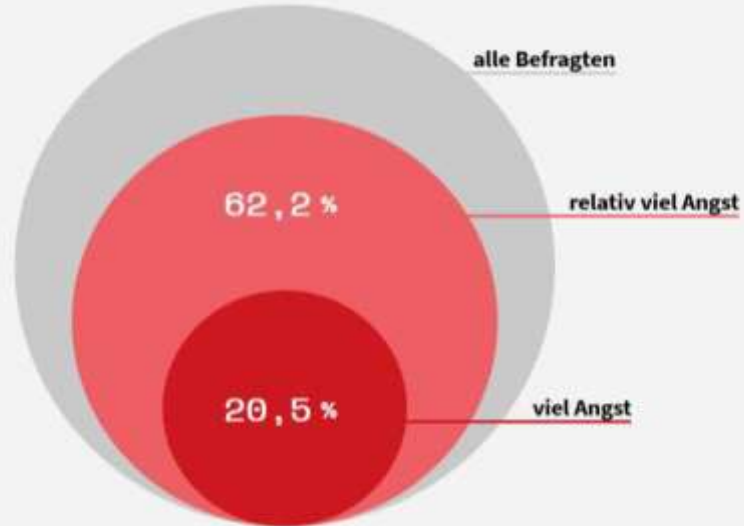
Nicht der Mensch kreuzt die Fahrbahn,
die Fahrbahn kreuzt seinen Lebensraum.

Am **6. Februar 2019** wird eine 53 Jahre alte Frau auf dem Cityring in Höhe der Stadtkirche überfahren. Sie hatte versucht, die Straße zu Fuß zu überqueren.
Seit **9. August 2019** gilt "Tempo 30" ganztägig auf dem Abschnitt zwischen Hugelstrae und Große Bachgasse.

Quelle: Darmstadter Echo 05.08.2019 unter https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/cityring-tempo-30-lasst-auf-sich-warten_20331266

Radnetz – objektiv und subjektiv sicher für Alle

Was Radfahrende in Berlin sagen:



Grafik: Stork, B., Mehr Platz fürs Rad - Gestaltungsprinzipien für sicheren Radverkehr, DVR-Kolloquium „Wem gehört die Stadt“, 10.12.19



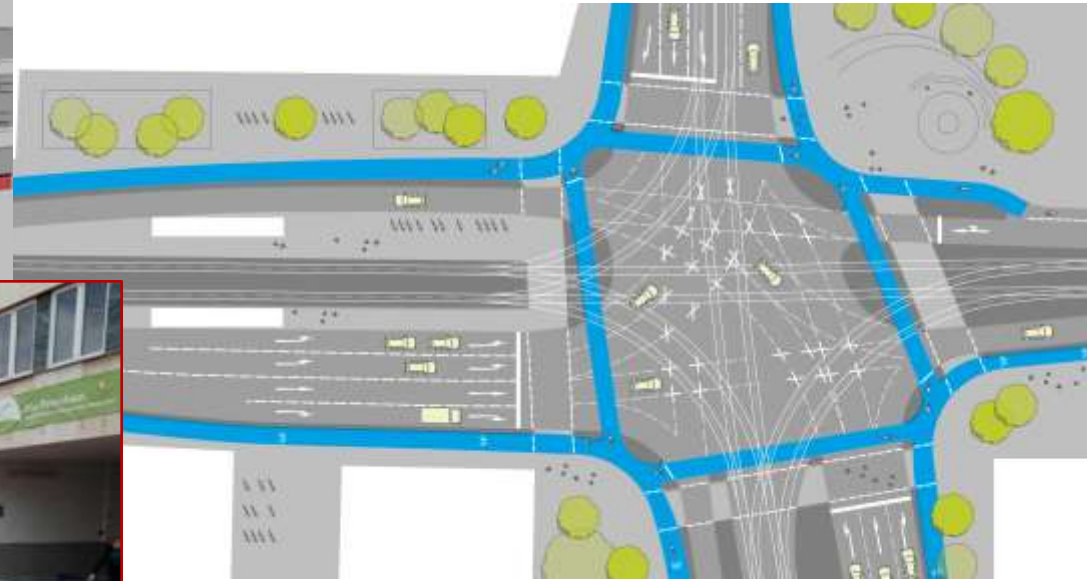
Bild: Krone, W., Darmstadt 2018

Rad-/ Fußverkehr an großen Knotenpunkten – neu denken (nach Niederländischen Ansätzen)

Quelle Planung VORHER: Wissenschaftsstadt Darmstadt,
Durth Roos Consulting GmbH)



Quelle:
<http://www.darmstadtfaehrtrad.org/>,
Zugriff 09.03.2019

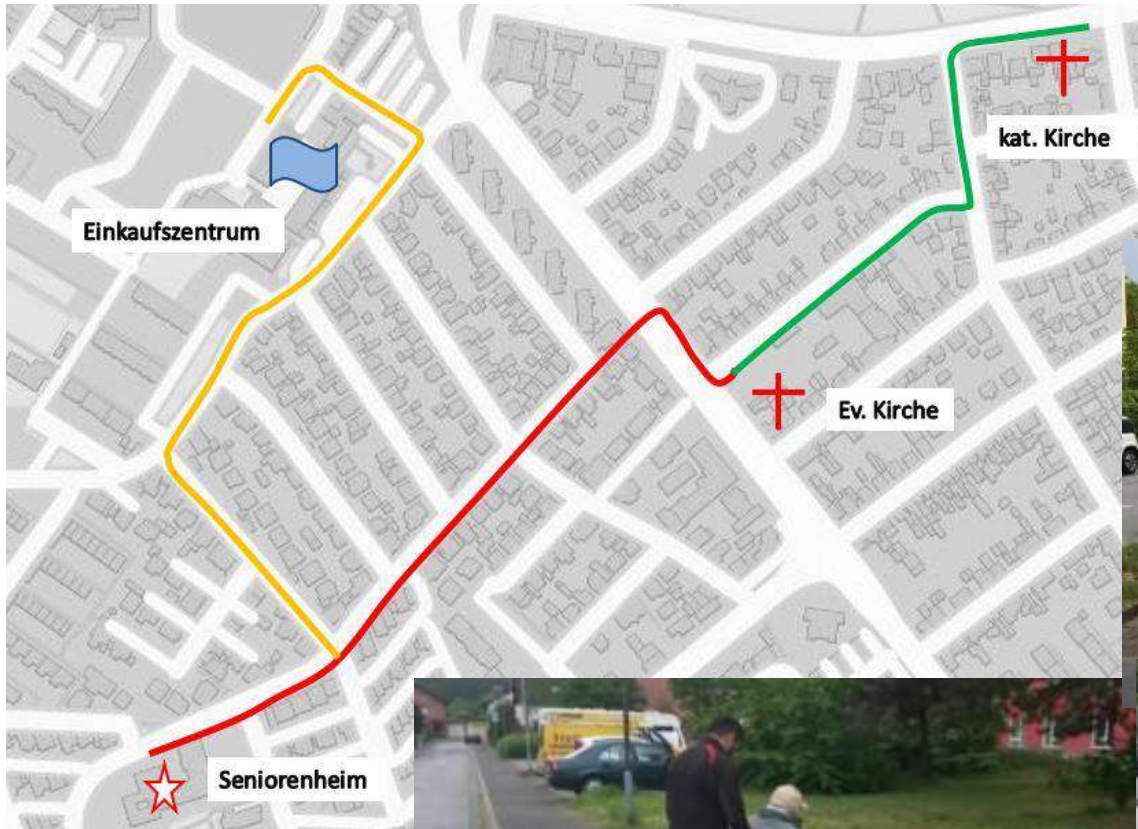


„SQUADA – Separiertes und sicheres Queren für Alle in Darmstadt“
Fördermaßnahme Nationaler Radverkehrsplan 2020 am Knotenpunkt
Landgraf-Georg-Straße/ Teichhausstraße/ Pützerstraße (ab 2022)

Rad- und Fußverkehr an großen Knotenpunkten – Niederlande Beispiel Amsterdam



Mobil über alle Altersgruppen



Quelle: Witt, C./ Monfaredpur, O./ Heckler, K./ Özcan, A./ Schäfer, T./ Karian F./ Mahmood, H./ Bejaoui, O im SS 2016

Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern



Quelle: Darmstädter Echo vom 20.08.2020 unter https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/mehr-platz-fur-darmstadts-fahradfahrer_22125954

Frankfurt – Mainzer Landstraße: Überholabstand



Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Frankfurt – Wilhelm-Epstein-Straße (2015)



Darmstadt, Dieburger Straße 2021
(Foto: Guido Schiek) unter www.echo-online.de



Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Darmstadt – Parken am Straßenrand entfällt 2019

vorher



- legales Parken halbseitig
- Radstreifen beidseitig unter 1,85 m
- kein Sicherheitsabstand zum Parken

nachher



Quelle: Rossteutscher, P.:
Maßnahmen und Herausforderungen für mehr Radverkehrs-
sicherheit am Beispiel Darmstadt. 24. September 2019, h_da

- Flächengewinn Fußverkehr
- Intuitive Führung durch vollflächige Rotmarkierung
- 1,85 m bis 2,20 m
- Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Ausfahrten gesichert durch Poller

Darmstadt – Neuordnung Verkehrsraum auf zentraler Stadtachse 2019

vorher



- zwei Fahrstreifen plus Parken / Ladezone
- Restflächen für Fuß- und Radverkehr im Seitenraum
- Hauptradroute zum Stadtzentrum

nachher



- Verzicht auf einen Fahrstreifen und Parken/ Ladezone
- „geschützte“ Radführung 2,30 m breit
- Gehweg für Fußverkehr
- Zunahme Radnutzung 25%
- Radverkehr in Gegenrichtung?

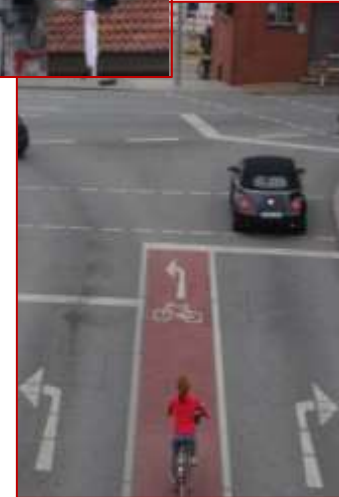
Vor Abbiegern schützen und Abbiegen sichern



Bild: <https://www.tag24.de>, Immer mehr Radfahrer sterben auf deutschen Straßen, 02.04.2019, Zugriff 04.05.2019

Knotenpunkte – sichtbare Aufstellbereiche und/ oder getrennte Ampelschaltungen für Radfahrende und Autos

- Furtmarkierungen
- Vorgezogene Haltlinien oder zeitliche Vorläufe
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)
- Radfahrstreifen in Mittellage
- gesonderte Abbiegephase
- Verzicht auf Dreiecksinseln



Bilder: Dreieich, Straßenverkehrsbehörde 2015

Rossteutscher, P.: Maßnahmen und Herausforderungen für mehr Radverkehrssicherheit am Beispiel Darmstadt.

24. September 2019, h_da

Ortlepp, J.: ADFC-Tagung "Sichere Kreuzungen für den Radverkehr", 26.09.2019 Berlin

Frankfurt – Marbachweg/ Gießener Landstraße: Ansatz geschützte Kreuzung



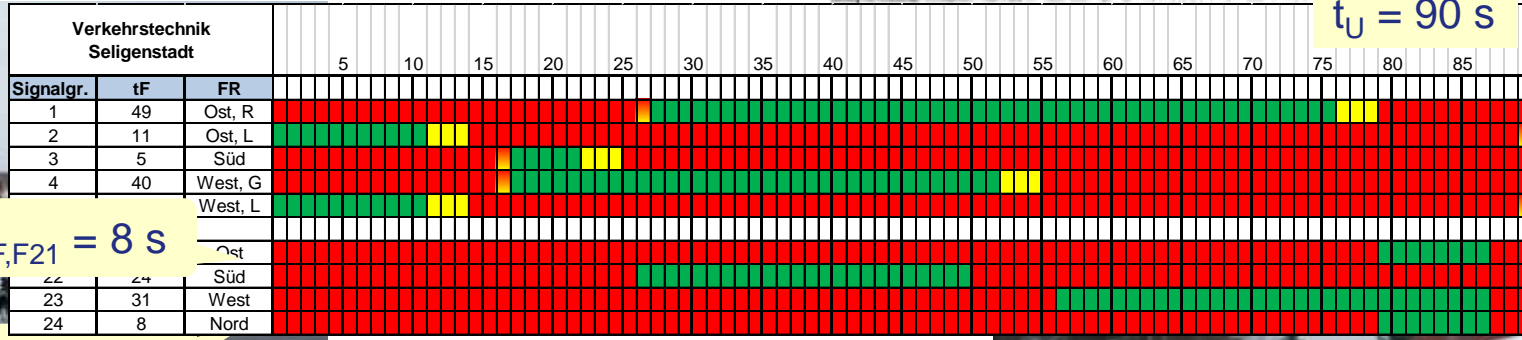
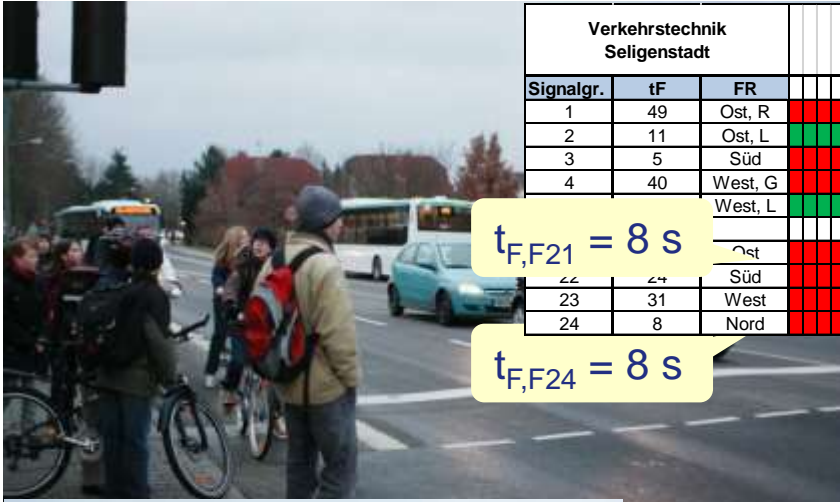
Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Ausreichende Kapazitäten für alle



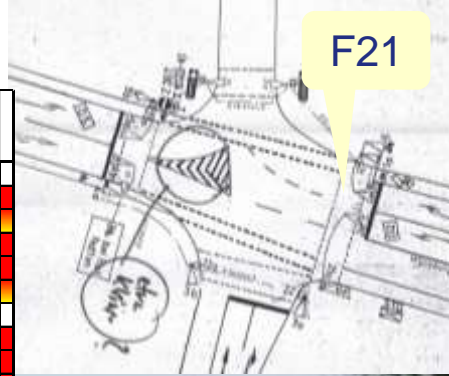
Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Lichtsignalanlagen – Qualität für Alle erreichen



$t_{F,F21} = 8\text{ s}$

$t_{F,F24} = 8\text{ s}$



Qualitätsstufe	Fuß- und Radverkehr maximale Wartezeit [s]	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 30	≤ 20
B	≤ 40	≤ 35
C	≤ 55	≤ 50
D	≤ 70	≤ 70
E	≤ 85	> 70
F	> 85	Kfz-Verkehr > Kapazität



Sicherheit benötigt Sichtbarkeit –
Sichtbarkeit benötigt Platz



Stadtverträgliche Geschwindigkeiten



<https://cd.mucine-vm.de/>, Zugriff; 15.05.2021

Berliner Straßencheck – Studie zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr



*rund 28% der Nutzenden bewerteten diese Situation als „sicher“ oder „eher sicher“



*rund 11% der Nutzenden bewerteten diese Situation als „sicher“ oder „eher sicher“

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit dem Projekt „Straßencheck“ wurde in Kooperation von FixMyCity und dem Tagesspiegel Berlin eine Erhebung zur subjektiven Sicherheit von Radinfrastruktur durchgeführt. In der durch ein Expertenteam konzipierten Online-Umfrage wurden über 3.000 Infrastrukturvarianten anhand von 3D-Fotos durch 21.000 Teilnehmende bewertet. Mit der differenzierten Auswertung stehen der Radverkehrsplanung nun erstmals Informationen zur Verfügung, auf welchen Radwegen sich Radfahrende sicher fühlen.

ausgezeichnet mit
Deutscher Fahrradpreis 2021
in der Kategorie Kommunikation
(3. Platz)

Quelle: https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/wp-content/uploads/2021/04/DFP_Jurymappe2021_Berliner-Strassencheck.pdf, Zugriff: 17.05.2021
Weitere Infos unter: <https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>, Stand: 06. Juli 2020

Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel



Quelle: https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/warum-streiten-darmstadts-rad-und-autofahrer-so-unfair_22578925, Zugriff 29.11.2020

Provisorien verdeutlichen Chancen und sichern Beteiligung ...



© Foto: Häsler unter <https://www.op-online.de/region/dietzenbach/lego-kreisel-koennte-werden-4790996.html>, 06.03.2015, Zugriff 12.07.2021

Radverbindung Offenbach – Neu-Isenburg (eröffnet 20. Mai 2022)



- 1 Achse 1 Richtung Innenstadt (Projekt Bike Offenbach)
- 2 Radwegneubau beleuchtet (Projekt Bike Offenbach)
- 3 Verkehrsversuch – geschützter Rad-/Fußweg und zwei Spuren für KFZ (Projekt Hessen Mobil)
- 4 Ausbau des Rad-/Fußwegs (Projekt Hessen Mobil)
- 5 bestehende Brücke (Projekt Hessen Mobil)
- 6 geschützter Rad-/Fußweg auf dem Standstreifen (Projekt Hessen Mobil)
- 7 geplante Radverbindung nach Dreieich und zum Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt
- 8 Hessische Radfernweg R8
- 9 Bereich der Planungsvereinbarung

Sicher zwischen zwei Kommunen

Radverbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg ist eröffnet



Quelle: Offenbach Post vom 24.05.2022



Anbindung an die Raddirektverbindung FA-DA

Quelle: www.offenbach.de/buerger_innen/verkehr-mobilitaet/mit-dem-fahrrad/bike-offenbach/neu-isenburg/, Zugriff: 28.05.2022

Experimentierräume erklären und greifbar machen

Anreize zum Abbremsen

VERKEHRSKONZEPT Gruppe der Hochschule Darmstadt stellt bei Rundgang erste Ideen vor

VON MANUEL SCHUBERT

Egelsbach – Gleich zu Beginn gibt's ein Lob vom Professor: „Die Durchfahrt ist unterbunden, das ist genau der richtige Weg“, sagt Jürgen Follmann und deutet auf die beiden Schranken vor der Wilhelm-Leuschner-Schule. Die Heidelberger Straße ist die erste von vielen Stationen bei dem gut anderthalbstündigen Rundgang, zu dem die Gemeinde und die Hochschule Darmstadt geladen haben. Die Veranstaltung ist der Auftakt auf dem Weg zum neuen Verkehrskonzept, das die Bachelor- und Masterstudenten des Fachbereichs Bau- und Umweltingenieurwesen im Auftrag der Gemeinde erarbeiten sollen.

„Wir empfehlen, mal als Pilotversuch alle Einbahnstraßen ein Jahr lang für Radfahrer in beide Richtungen zu öffnen.“

Prof. Jürgen Follmann

Die rund 20 Teilnehmer des Rundgangs – darunter einige Gemeindevertreter – begutachten diverse heikle Stellen im Ort, so auch vor der Grundschule. Dass Elterntaxis durch die Straße heizen, sei durch die Absperrung verhindert, das sei schon einmal sehr gut, meint Follmann. Doch wie auf Kommando fährt ein Mann im schwarzen BMW heran und stellt sich auf den Lehrerparkplatz. „Vielleicht müsste man die Schranke noch weiter nach vorn setzen und mit einem Zahlencode versehen“, schlägt Follmann vor. Es sind viele kleine Ideen wie diese, die der Professor und seine Studierenden bei der Auftaktveranstaltung präsentieren. Bei weiteren Terminen in

den folgenden Monaten soll es dann ins Detail gehen.

Gesprächsbedarf gibt es natürlich auch an der nächsten Station: am „Scharfen Eck“, der unübersichtlichen Kreuzung von Bahn-, Schul-, Luther- und Ernst-Ludwig-Straße. „Aus meiner Sicht ist das die gefährlichste Ecke in Egelsbach“, sagt Bürgermeister Tobias Wilbrand. „Wenn ich hier mit dem Fahrrad langfahre, gucke ich immer dreimal“, bestätigt Inge Braukmann-Best (WGE). Viele Jugendliche würden mit ihren Rollern jedoch einfach über die Kreuzung rasen, ohne auf die Vorfahrtsregeln zu achten. Marc Gasper (SPD) meint: „Alles, was hilft, die Geschwindigkeit zu drosseln, ist gut. Hier wird viel zu schnell gefahren.“

Man solle den Fokus auf den Schulweg – also die Nord-Süd-Achse – legen, regt Follmann an: „damit die Kinder mit ihren Eltern Radfahren können und gut gesehen werden“. Er schlägt vor, Rechts vor Links einzuführen. „So brutal das ist: So kriegen wir Geschwindigkeit raus, weil alle vorsichtiger fahren müssen.“ Auch könne man den Kreuzungsbereich auf das Niveau des Bordsteins anheben – ein weiterer Anreiz zum Abbremsen.

„Wir empfehlen außerdem, mal als Pilotversuch alle Einbahnstraßen ein Jahr lang für Radfahrer in beide Richtungen zu öffnen“, verkündet Follmann, als die Gruppe durch die schmale Schulstraße weiterzieht. „Wenn einem dann hier ein Lastenrad entgegen kommt, wird es aber eng“, entgegnet Stefan Ehrhard (Grüne). „Das hier ist ein Drei-Zentimeter-Bordstein“, analysiert Follmann. „Wenn man ihn auf einen Zentimeter absenkt, kann der Radfahrer einfach ausweichen.“ Während des Rundgangs fallen dem Verkehrsexperten immer wieder neue Dinge

auf, die die Gemeinde mal hinterfragen könnte. So auch ein rot-weißer Pfosten an der Ecke zur Judengasse: „Der muss weg“, sagt Follmann sofort. „Er hat eigentlich keinen Sinn. Autos passen dort eh nicht durch und für Radfahrer ist das im Dunkeln richtig gefährlich.“

So auch am Kirchplatz, wo Follmann ein Stoppschild ins Auge sticht. „Warum steht das hier? Man hat doch alle Sichtfelder“, meint der Ver-

kehrsexperte. „Hier kann man mal entrümpeln.“ Eine Rechts-vor-Links-Regelung sei ausreichend, er könne sich sogar einen Mini-Kreisell vorstellen, so Follmann, „das würden wir gerne prüfen“. Und Wilbrand ergänzt: „Meine Zukunftsvision ist, dass hier alles in einem einheitlichen Pflaster gestaltet wird – ein richtiger Platz also.“

Zum Abschluss gibt es noch ein kleines Experiment: Vier von Follmanns Studenten

verwandeln die Ecke Kirchstraße/Freiherr-vom-Stein-Straße mit einer roten Plane kurzerhand in einen Kreisell. Zunächst sind die Autofahrer verwirrt – viele fahren einfach links am Kreisell vorbei. Doch mit ein bisschen Gesticulieren klappt's. „Man sieht, dass es funktioniert“, sagt Follmann. „Alle fahren langsamer und vorsichtiger.“

Als es allmählich dunkel wird und die Gruppe zum Bürgerhaus zurückkehrt,

sind immer noch zahlreiche junge Radler auf den Straßen unterwegs. „Ich finde es richtig klasse, dass die Kinder auch um 19.30 Uhr noch mit dem Rad fahren“, attestiert Follmann. „Der Radverkehr hat hier in den letzten Jahren unheimlich zugenommen“, bestätigt Wilbrand. „Aber weil wir so unstrukturiert sind, geht es wild in alle Richtungen. Es wäre wichtig, dass das Verkehrskonzept diese Wege etwas steuert.“



Wie lässt sich das „Scharfe Eck“ entschärfen? Darüber diskutierten Prof. Jürgen Follmann (Zweiter von rechts) und seine Studierenden (zu erkennen an den hellgrünen Polohemden) mit den Egelsbachern. PHOTOS: U2 STRAßENKONZEPT



Mit einer Plane machten die Studenten die Ecke Kirchstraße/Freiherr-vom-Stein-Straße zum Kreisell. PHOTOS: MEC



Der Pfosten muss weg: Beim Rundgang fiel Follmann einiges auf, was die Gemeinde hinterfragen könnte.

Quelle:
Offenbach Post
12.09.2022

Stadt Darmstadt – Quartalsberichte Radverkehrs-Infrastruktur

Verbesserungen für Radler

Die Stadt veröffentlicht Bericht zur Radmobilität / Neue Markierungen und Abstellmöglichkeiten

Von Elisabeth Saller

DARMSTADT. Bessere Markierungen, mehr Abstellbügel, Überhol- oder Parkverbote für Autos. Die Stadt hat im vergangenen Quartal einiges getan, um die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Was alles geschehen ist, listet sie in ihrem „Bericht über den Ausbau der Radmobilität im zweiten Quartal 2022“ mit Vorher-Nachher-Bildern und kurzem Text auf. Die auf 18 Seiten dargestellten Maßnahmen sind alle zwischen April und Juni umgesetzt worden.

Unter anderem hat die Stadt in der Eschollbrücker Straße stadtauswärts zwischen Großgerauer Weg und Haardring auf dem vier Meter breiten gemeinsamen Geh- und Radweg Radpiktogramme an den Grundstückszufahrten anbringen lassen. Auch neue Warnmarkierungen vor Bäumen gibt es. Die Überleitung vom vorherigen Radstreifen auf den Geh- und Radweg ist nun rot markiert.

Viel mehr Farbe kam auf der Heidelberger Landstraße zum Einsatz. Bei der Fahrbahndeckensanierung wurde zwischen Hausnummer 55 und der Edisonstraße Nord auf knapp



Die Stadt will die Situation für Radfahrer verbessern, wie hier in der Bleichstraße in Richtung Steubenplatz. Dort ist die neue Markierung am Boden noch knallig rot. Foto: Guido Schiek

500 Metern Länge eine bessere Führung des Radverkehrs umgesetzt – und die Strecke rot eingefärbt. Zuvor wurde der Radverkehr über schmale Seitenstreifen geführt, die teilweise nur einen Meter breit waren, erläutert die Stadt. Auch die Fahrstreifen für Autos waren an der Kreuzung zu schmal. Die Stadt hat den separaten Linksabbiegerstreifen in die nördliche Edisonstraße entfernen lassen, wodurch die Sperrfläche in der Fahrbahnmitte weggefallen

ist. Nun konnte sie einen regelkonformen Radstreifen schaffen, schreibt die Stadt. Auch an der Kreuzung der Heidelberger Landstraße mit der Carl-Ulrich-Straße gab es Anpassungen und neue Markierungen.

Auf der Höhe des Biergartens in der Diebunger Straße haben an der Seite regelmäßig Autofahrer ihre Wagen geparkt, erinnert das Rathaus. Dadurch sei entweder der auch für Radfahrer freigegebene Gehweg oder die Fahrgasse nur einge-

schränkt nutzbar gewesen. Die Stadt hat hier zwei Anlehnbügel für vier Fahrräder und einen Sperrposten errichtet, der Autos am Parken hindert.

Veränderungen gab es auch in der Bleichstraße. Laut Mitteilung hat sich die Radverkehrsführung aus der Bleichstraße in Richtung Süden, die seit 2020 als Verkehrsversuch erprobt wurde, bewährt. Die wissenschaftliche Begleitung durch die Hochschule Darmstadt habe diese Einschätzung bestä-

tigt. Anfang Juli wurden im Bereich Bleichstraße/Steubenplatz Schäden an der Fahrbahn behoben, dann wurde der Verkehrsversuch mit kleinen Anpassungen in eine dauerhafte Lösung überführt.

Auch kleinere Veränderungen sollen das Radfahren angenehmer machen. An der Stelle, wo die Pfungstädter Straße unter der Eisenbahn hindurchführt, dürfen Radler und Mofafahrer nicht mehr überholt werden. Und auf dem Orangerieparkplatz gibt es nun Abstellmöglichkeiten für 20 Fahrräder statt bisher nur für zehn.

Aus dem Bericht geht hervor, dass neben den großen Projekten auch viele kleinere Verbesserungsmaßnahmen im Stadtgebiet stetig dazu beitragen würden, das Radfahren sicherer und damit für die Bürgerinnen und Bürger attraktiver zu machen. „Letzteres ist ungemein wichtig, denn wenn wir die Menschen davon überzeugen können, öfter mit dem Rad zu fahren, kommen wir bei der Mobilitätswende einen großen Schritt voran“, erläutert Mobilitätsdezernent Michael Kolmer.

Der Bericht der Stadt ist im Internet abrufbar auf <https://bit.ly/3RniqZN>.

Quelle: Darmstädter Echo vom 31.08.2022

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Wie können wir weiterhelfen?

LEBEN IN DARMSTADT RATHAUS STANDORT DARMSTADT ERLEBEN

Bildung
Gesundheit
Klimaschutz
Mobilität und Verkehr

Aktuelle Baustellen
Auto und Motorrad
Barrierefrei
Elektromobilität
Radfahren in Darmstadt
News und Termine
Radstrategie
Maßnahmen und Projekte
Fahrradzählstellen
Fahrradmiet- und Verteilsysteme
Fahrradstraßen für Darmstadt
Radrouten in Darmstadt und der Region
Regeln und Wissenswertes
Downloads und Kontakte
Mobilitätszentrale

MASSNAHMEN UND PROJEKTE

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt informiert regelmäßig in ihren Quartalsberichten über die umgesetzten Maßnahmen im Bereich der Radmobilität:

KONTAKT
Mobilitätsamt

- Quartalsbericht 2/2022
- Quartalsbericht 1/2022

Quartalsberichte 2021:

- Quartalsbericht 4/2021
- Quartalsbericht 3/2021
- Quartalsbericht 2/2021
- Quartalsbericht 1/2021

Quartalsberichte 2020:

- Quartalsbericht 4/2020
- Quartalsbericht 3/2020
- Quartalsbericht 2/2020
- Quartalsbericht 1/2020

Quartalsberichte 2019:

Radverkehrs-Infrastruktur

Quartalsbericht über umgesetzte Maßnahmen

2. Quartal (April bis Juni) 2022

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Quelle: www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/radfahren-in-darmstadt/massnahmen-und-projekte, Zugriff 05.09.2022

Zukunft ist aus Mut gemacht*)

*) Zitat aus Frankfurter Rundschau vom 03.08.2020

Kontakt: juergen.follmann@h-da.de

Bild: https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/04/cropped-180919_Ring-frei_render-scaled-1.jpg